

浅析《道路交通安全法》第76条面临的困境

张倩雯

(厦门大学法学院, 福建 厦门 361005)

[摘要]自新交通法实施以来, 机动车车主驾车肇事的情况有所缓解。但司法实践中却出现了一些新的问题, 甚至有人利用交通法第76条的规定采用不当手段牟取利益。另外, 由于缺少配套的法律规定和司法解释, 各地法院在运用交通法第76条审理案件时出现了不同的理解。本人从现有的法律法规出发, 分析了新交通法第76条所面临的困境, 并提出了相应的解决途径。

[关键词]《道路交通安全法》; 第76条; 责任承担

十届全国人大常委会第五次会议于2003年10月28日通过了《道路交通安全法》, 这部法律自2004年5月1日起施行。但自从其正式颁布之日起, 社会围绕该法的争议就从未曾断绝。这样的争议集中体现在对第76条的理解上: 并非司机过错而造成的交通事故究竟应该由谁来承担责任? 机动车司机又如何得以举证? 保险公司在其中处于一个什么样的位子? 这些都是第76条带给我们需要思考的问题。

一、问题提出的背景

从前的交通法导致了许多人口诛笔伐的“撞了白撞”的问题, 这在强调人权保护的社会中自然是不被接受和容纳的。因而, 新交通法应运而生。但这次带给大众的, 却并非一个逐步的改革, 而是直接来了180度的大转弯。笔者的叔叔便亲身经历了这次变革所带来的麻烦。

大年三十的晚上, 全家聚在一起欢欢喜喜过大年, 但年夜饭已经准备齐全了, 左等右等叔叔还没到家, 打手机也没人接。直到快八点的时候, 叔叔才终于筋疲力尽地到了家, 扔下包后, 开始向我们大倒苦水, 讲述他今天下班时的经历。原来叔叔下班开车在下桥时, 遇到一个飙车的学生, 那男生来不及刹车一下子给叔叔撞上了。被他这一举动吓坏了的叔叔急忙下车, 看这孩子有没有被伤到, 哪知道被一个大人瞬时提起了领子: “干什么? 撞伤人可别想就这样跑了!” 嚣张的气焰让叔叔气不打出来: 明明是这孩子自己骑车太快撞上我的车, 这大人怎么这样说话呢? 那孩子慢慢起身: “爸爸, 我没事, 我们回家吧。” 谁知他爸爸不得理还不饶人: “谁知道会不会撞成了什么内伤, 去医院看看!” 周围的看客居然兴高采烈地附和: “对啊对啊, 快去医院, 我们可以帮忙打120!” 有苦说不出的叔叔在一群人的起哄和学生父亲凶狠的眼光中, 只能无可奈何地把男生带到了一个诊所看病, 最后开了点止痛的药, 算是了结了这一桩噩梦。回家后的叔叔却依旧闷闷不乐: “错不在我, 怎么都没人帮我说话呢?”

笔者闻言后立即搜寻了新交通法的一些资料, 诧异地发现原来叔叔的经历已经算还好的, 社会上居然还存在一群“假装被撞”的人。在四川成都, 就曾发现过一人多次故意撞到机动车上, 然后以被撞为借口索要赔偿的。用北京人的话说, 这就是“碰瓷儿”, 还有人竟然总结出了一些技术要领, “碰瓷儿”的最佳位置是往汽车的某个部位往上一撞, 既不会伤得太重又不至于被刹不住的车轧上! 从“撞了白撞”到“假装被撞”, 这样奇怪

的社会现象究竟从何而起? 究其根源, 便在于《道路交通安全法》第76条自身的立法缺陷。

二、《道路交通安全法》第76条浅析

根据新交通法的规定, 机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故的, 由机动车一方承担责任; 但是, 有证据证明非机动车驾驶人、行人违反道路交通安全法律、法规, 机动车驾驶人已经采取必要处置措施的, 减轻机动车一方的责任。^[1]这一规定的作出, 其主要依据是公民生命权的保护。然而, 这样看似合理的规定实际上存在着诸多的问题。

首先, 机动车所承担的责任过重。机动车一方要得以免责必须能证明“交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的”。^[2]然而, 己方何以证明他人的主观意愿? 另外, 机动车司机又怎么可能预见后面的事件, 因而随时随地关注他人的行为, 以利于以后举证? 如果不能举证, 那么机动车一方无论如何也是要承担责任的, 即使证明了自己有采取一些必要的避免或减轻损害的措施, 也只能够减轻责任。为不是自己的过错而发生的事件承担责任, 其法理究竟何在?

其次, 规则原则不合理。第76条实际上是一种无过错规则原则。无过错责任的基本思想, 不是对不法行为的制裁, 其基本思想在于“不幸损害的合理分配, 乃基于分配正义的理念, 至其理由, 归纳四点言之: (1) 特定企业、物品或设施的所有人、持有人制造了危险来源。(2) 在某种程度上仅该所有人或者持有人能够控制这些危险。(3) 获得利益者, 应承担责任, 系正义的要求。(4) 因危险责任而生的损害赔偿, 得经由商品服务的价格机制及保险制度予以分散。”^[3]因而, 无过错责任旨在由全社会分配不幸损害, 主要手段当然便是保险制度, 形式上表现便是通过行为人承担无过错责任的形式进行。由此可知, 这一规定需要有保险作为支撑才能有效实施, 因为, 作为特定个体的驾车者是没有能力承担如此的责任的。

最后, 赔偿的规定不合理。它没有明确赋予对保险公司的直接请求权, 只是对保险赔偿数额范围的界定, 而不是对赔偿程序和方式的改变, 受害人直接向保险公司主张权利缺乏法律上的依据。即使它赋予第三者向保险公司直接请求权, 也与《保险法》第23、24、25条规定的理赔程序相冲突。而《道路交通安全法》和《保险法》都是由同一机关——全国人民代表大会常务委员会制定的。因而, 两部法律的阶位相同, 效力层次一样。依据我国立法法的规定, 当两部效力相同的法律发生冲突时, 应

报请制定机关进行解释或修改,法院无权擅自适用相冲突的任何一部法律。因此,实际上受害人是无法依据新交通法的规定直接向保险公司请求赔偿的。

三、国外的交通事务归责制度

由于机动车一方相对非机动车一方处于强势地位,因而我国的新交通法规定了这样的归责方式。但又由于保险公司相对于机动车一方处于更加强势的地位,许多学者对这样的规则方式提出了质疑。笔者便将从比较法的角度,分析国外在该问题上的归责制度,以对比我国的问题,希望得到启迪。

(一) 大陆法系:无过错责任或严格责任

德国是最早采用无过错原则来处理交通事故的,法国一般被认为采取严格责任,二者在实践操作中并无严格界限。但是这种无过错责任并非使受害人无免责事由,如果致害人能够证明事故是由于“不可避免、不可抗力”的事件、受害人、第三人过错或动物引起,而致害人已尽到高度注意义务且非机动车辆障碍或操作失误所致,则致害人可以免责。同时,如受害人对事故发生构成过失的,则致害人可以减轻责任^[1]。

(二) 英美法系:以过错推定为基础的过错责任

英美法系的侵权行为法比较发达,处理交通事故时大多采取过错原则,强调每一个有理性的人都对社会负有谨慎义务。但是,如果已经保持合理注意,则不承担责任。

在英国,过错责任大部分以过错推定为基础。即使是过错责任,其处理结果也是公正的。美国以过错责任为前提,一般认为致害人对交通事故的产生是有过错的,不过这需要复杂的司法程序认定。大多数州实行机动车第三人强制险,一些州甚至强制每一个领取驾驶执照的人投保责任险。由于保险业比较发达,除非保险公司能够证明事故是受害人自身的原因造成的,受害人一般都能得到充分的赔偿。

各国国情不同,他国的实践对于我国也并不一定适用。像美国,处于强势地位的保险公司承担了相对重大的责任,保险公司几乎不可能在事发现场,因而要证明事故的起因是在于受害人的过错也几乎不可能。但是通过比较法的分析,尤其是将美国保险公司所承担的责任同我国的相比,便可明显看出第76条在规定保险公司责任时的不完善。

四、问题的解决

如何既规范好道路交通秩序,又能够保障公民的生命权?这是我们需要解决的一个重大命题,更是交通法需要达到的首要目标。

交通法以规范交通秩序为基本目的。在维持交通秩序的范畴内,存在几对利益上的冲突:一是机动车之间的冲突;二是机动车与非机动车之间的冲突;三是机动车与行人的冲突;四是非机动车与行人的冲突;五是非机动车之间的冲突;六是行人之间的冲突。规范这些利益冲突的基本规则,或者说要达到既要维护正常的交通秩序又要保护公民的生命权的基本方法只能是:各行其道,即机动车、非机动车、行人各自在属于自己通行的道路上行进。^[2]而对于机动车而言,由于有相关法律法规的规制以及警察的密切监督,其行为相对较易于管理。相反,非机动车和行人是较难管理的。由于“法不责众”的理念的存在,对其约

束一般相对较少,因而行人不遵循通行规则的事情是最常见的。但他们又是交通中的弱势群体,对其利益的保护不可忽略。鉴于这样的矛盾存在,笔者提出了以下的改革措施:

(一) 实施强行缔约制度

这和前面提到的美国实施的强制险制度类似。机动车所有人可以自愿选择投保机动车强制保险。但是,机动车所有人如果因使用或者允许他人使用机动车发生道路交通事故致人损害或者严重违反交通规则,经法院判决确定机动车所有人投保责任保险或者提供财务责任保证金的,所有人有义务投保汽车责任保险或者提供保证金。否则机动车所有人已领取的行驶牌照将予以吊销。当然,国内的保险公司并非都有能力承担起这样的责任,因而,保险效果的实现还是不能缺少国家的支持。

(二) 设立道路交通事故社会救助基金

参照国际惯例,我国《道路交通安全法》规定了道路交通事故社会救助基金^[3]。从我国立法看,交通事故社会救助基金的主要目的是对在道路交通事故中,导致人身伤亡的丧葬费用、部分或者全部抢救费用先行垫付。在条例起草过程中,人们对救助基金的救助范围分歧不大,救助基金的救助范围包括:抢救费用超过强制保险责任限额的,肇事机动车未参加强制保险的,机动车肇事后逃逸的。这完全符合机动车强制保险制度的基本精神。

除了制度上的保障外,大力发展公共交通,将行人和骑车人纳入公共交通体系,大幅度减少行人和骑车人的数量,减少行人和骑车人在道路上所占据的空间,并提高交通流量,才是城市管理者最紧迫的任务,也是从根本上解决问题的办法。但这说来容易,做起来绝非可以一蹴而就。另外,各地也相继对于第76条的规定做出了一些解释,它们不仅是对法律的细化,而且更重要的是对严格责任的适用进行了补充。相信在“以人为本”的理念的指导下,我们可以看到更加人性化的法律,不仅合情,而且合理。

[参考文献]

[1][2]《道路交通安全法》,第76条第2款。

[3]王泽鉴.侵权行为法(第一册基本理论侵权行为法).中国政法大学出版社,2001.7.16.

[4]罗伯特·考特,托马斯·尤伦.法和经济学.上海上海财经大学出版社,2002.266.

[5]胡锦光.生命权保护与“机动车负全责”规定.法学家2005(1).

[6]《道路交通安全法》,第76条。

[作者简介]张倩雯(1986-),女,四川成都人,厦门大学法学院2005级学生,主要从事法律方面研究。